

ARTICLES DE
FOND



SAR SCÈNE

votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Hiver-printemps 2005, vol. 14, n° 4

Les VTT au service de la R-S

Les effets de la
fatigue sur les
équipes de R-S

Nouvelles
exigences
concernant les
atterrissages en
situation de
visibilité réduite

La GCC devient
un organisme
de service
spécial

SAR Medic :
un tout
nouveau cours!

Inscrivez-vous au
système d'alerte
par courriel de
SARSCÈNE
en ligne
www.snrs.gc.ca



TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

Nouvelles	1
Prix	3
Les gens de la R-S	13
Activités à venir	6

Articles vedettes

Les VTT au service de la R-S	4
Les effets de la fatigue sur les membres des équipes de R-S	5

R-S au sol

SAR Medic : Un tout nouveau cours!	6
------------------------------------	---

R-S par air

Patrouille de souveraineté dans l'Arctique	7
Nouvelles exigences concernant les atterrissages en situation de visibilité réduite	7

Fond des nouvelles initiatives de R-S

Facteurs influant sur le rendement des radeaux de sauvetage	8
Mise à jour : Préparation aux tsunamis dans la région du Pacifique	8
Le Module d'intervention rapide efficace de Rimouski	9
Lancement d'un nouveau programme de sensibilisation du public en C.-E.	9
Télé-apprentissage pour les administrateurs de R-S	10
Évaluation des risques en navigation de plaisance	10

R-S en mer

Une simulation de catastrophe maritime prépare les participants aux interventions de sauvetage	11
La GCC devient un organisme de service spécial	11
Six nouveaux navires dont trois en service sur la côte Ouest	12
Une base de données sur les noyades aide les groupes de R-S à sauver des vies	12

SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction, révision et lecture d'épreuve : ALTER EGO TRADUCTEURS INC.



Les faits et opinions publiés dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Rédactrice : Lori MacKay
Courriel : lmackay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz
Courriel : ekatz@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4^e étage
Ottawa (Ontario)
K1K 0K2

Téléphone : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site web : www.snr.gc.ca

ISSN 1183-5036

Nous vous invitons à envoyer toute soumission d'article à la rédactrice.

Les dix événements météorologiques les plus marquants de 2004 au Canada

Environnement Canada (EC) a fait paraître sa liste des dix événements météorologiques les plus marquants de 2004 au Canada. Dressée par M. David Phillips, climatologue principal à EC, la liste regroupe les phénomènes météorologiques remarquables survenus l'an dernier qui ont battu des records et fait les manchettes des journaux. On y retrouve notamment l'immense tempête hivernale qui a laissé des quantités records de neige sur Halifax (Nouvelle-Écosse), l'inondation du bicentenaire à Peterborough (Ontario), les incendies de forêt quasi incontrôlables en Colombie-Britannique et les vagues de chaleur qui ont envahi le Yukon.

Une telle année peut sembler terrible sur le plan météorologique, mais il faut se rappeler qu'il n'y a eu en 2004 ni tornade, ni ouragan, ni sécheresse, ni autre fléau de ce genre infligé par dame nature. Qui plus est, selon Environnement Canada, 2004 a été, de fait, une année chaude.

La liste est affichée au site www.msc.ec.gc.ca/media/top10/2004_f.html#topten

Un nouvel ordinateur permet des prévisions météo plus exactes

Le super-ordinateur d'Environnement Canada, appelé *Azur*, a eu un an en janvier 2005. Pour fêter cet anniversaire, le Ministère a invité des représentants d'IBM Canada, créateurs d'*Azur*, à ses bureaux de Dorval, au Québec.

Azur est partie intégrante du noyau central de notre système canadien de prévision météo. Il est aussi le 74^e ordinateur le plus puissant au monde, et le troisième plus puissant au Canada. *Azur* est doté d'un nouveau progiciel, 4DVAR, qui transforme la façon dont Environnement Canada établit ses pronostics en intégrant un élément de temps au modèle météorologique produit par ordinateur.

Environnement Canada dispose d'*Azur* en vertu d'un contrat de location de cinq ans, à 42 millions de dollars, et il a fallu un an pour rendre l'ordinateur utilisable dans le domaine de la météo. *Azur* comporte 936 processeurs, dans 30 serveurs connectés, et il couvre un espace égal à celui de deux courts de tennis.

Pour plus amples renseignements, voir au site Web d'Environnement Canada à www.ec.gc.ca.

Intégration des systèmes canadien et américain de prévision météo

Vers la fin de novembre 2004, M. Stéphane Dion, ministre de l'Environnement, a annoncé l'intégration des systèmes de prévision météorologique du Canada et des États-Unis. Cette opération a pour but de produire de meilleures prévisions météo pour les régions qui chevauchent la frontière.

« Notre but est de faire en sorte que Canadiens et Américains jouissent des mêmes prévisions météorologiques, d'un côté comme de l'autre de la frontière », a affirmé le ministre Dion. « Bientôt, les localités frontalières comme Windsor et Detroit; Calais, dans le Maine et St. Andrews, au Nouveau-Brunswick; ainsi que Vancouver, en Colombie-Britannique et Bellingham, dans l'état de Washington, auront l'avantage d'avoir des prévisions élaborées à partir de données communes découlant des observations canadiennes et américaines ».

Depuis le début de 2003, le Canada et les États-Unis travaillent de concert à la mise au point du North American Ensemble Forecast System (NAEFS). La portée du système peut être élargie, comme l'a montré récemment la participation du Service météorologique national du Mexique.

www.ec.gc.ca/press/2004/041129_n_f.htm.

Incidences de l'utilisation accrue des BLP

Les balises de localisation personnelle (BLP) font l'objet d'une utilisation de plus en plus répandue. Leur nombre, surtout, va croissant et entraîne inévitablement une augmentation du nombre d'alertes, tant fausses que réelles.

Il y a environ 1 500 BLP enregistrées au Canada et, en juillet 2003, l'utilisation de la balise était approuvée aux États-Unis. Depuis lors, plus de 5 000 autres BLP ont été enregistrées et tout indique que leur nombre connaîtra une augmentation exponentielle.

De plus, en conséquence de l'ouverture d'un nouveau marché de la BLP aux États-Unis, nous verrons arriver au Canada un flot d'Américains partant dans l'arrière-pays munis de balises. Dans la foulée, les ventes de BLP en gros et au détail augmenteront au Canada.

Les effets généraux à prévoir se résument à une multiplication du nombre de balises, d'occurrences d'utilisation et d'alertes.

À l'heure actuelle, lorsqu'une balise est activée, l'alerte est communiquée à une base terrestre et acheminée ensuite au Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) à Trenton, en Ontario. Le CCCM aiguille les alertes présumées vers le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) qui convient, soit Victoria (C.-B.), Trenton (Ont.) ou Halifax (N.-É.), et qui se chargera de prendre les mesures pertinentes.

Cependant, vu l'augmentation escomptée de l'utilisation des balises et du nombre d'alertes, il est important de réfléchir au temps et aux

efforts consacrés à l'investigation des alertes. Il pourrait arriver qu'une part accrue des responsabilités en cette matière retombe sur les provinces et territoires et leurs groupes de R-S au sol, qui devront se charger d'enquêtes et de suivi, et une telle fonction ne manquera pas de leur coûter cher en ressources matérielles et financières.

Des renseignements complémentaires sur cette question paraîtront dans le prochain numéro du magazine SARSCÈNE En ligne.

Résultats du sondage sur le Répertoire des organismes de R-S

Un sondage effectué récemment auprès des organismes qui figurent au Répertoire des organismes canadiens de recherche et de sauvetage révèle que l'avantage principal du Répertoire, pour ses utilisateurs, tient dans les renseignements qu'il contient sur les personnes-ressources des autres groupes de R-S.

Le sondage montre aussi que les utilisateurs sont en faveur des nouveaux éléments ajoutés au Répertoire, notamment la possibilité de chercher les organismes de R-S en fonction de régions plus petites. De l'avis des personnes sondées, le Répertoire pourrait servir également à permettre la communication entre organismes en vue d'achats en groupe et d'autres efforts concertés.

Bien que le sondage ait permis de constater un certain degré d'ignorance au sujet du Répertoire de la part de quelques organismes, il révèle une opinion générale favorable à son endroit et à celui du recours à des mots de passe, adopté l'an dernier, pour la saisie directe de nouveaux renseignements par les utilisateurs.

Inauguration d'un nouveau hangar pour le 442^e Escadron

En janvier dernier, le 442^e Escadron de transport et de sauvetage, de la base de Comox, en C.-B., a ouvert officiellement une rallonge construite

sur le côté sud de son hangar 14. Étaient présents à l'inauguration la lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, M^{me} Iona Campagnolo, le colonel Jack Ampler, commandant de la 19^e Escadre, et le lieutenant-colonel Michel Brisebois, commandant du 442^e Escadron de transport et de sauvetage.

Le colonel Ambler a rappelé que « Le 442^e Escadron remplit une fonction vitale de recherche et de sauvetage pour venir en aide aux Canadiens. Il est très gratifiant de prendre part à ce projet qui fournit à l'Escadron un outil essentiel à son rôle de R-S et qui contribue aussi à créer un climat plus sûr, plus avancé sur le plan technologique et plus respectueux de l'environnement ».

Le nouveau hangar loge présentement les aéronefs CC-115 Buffalo et leurs équipes de contrôle au sol. Le bâtiment a été construit pour résister à d'éventuels tremblements de terre, ainsi, même en cas d'une urgence sur la base, il resterait possible de lancer des missions de recherche et de sauvetage.

Comme l'a souligné la lieutenant-gouverneur Campagnolo, « Cela veut dire que dans un tel cas, les aéronefs et le personnel pourront être acheminés immédiatement vers les lieux affectés par l'événement ». www.ltgov.bc.ca/whatsnew/sp/sp_jan21_1_2005.htm

Examen des opérations de R-S au Royaume-Uni

En janvier 2005, le Comité parlementaire britannique des transports a réalisé un examen des opérations de recherche et de sauvetage au Royaume-Uni. Cet examen, motivé par une hausse apparente du nombre d'interventions, de décès et d'accidents sur les côtes, avait fait l'objet d'un rapport au Parlement en juillet 2004.

Au Royaume-Uni, les responsabilités en matière de recherche et de sauvetage sont partagées entre plusieurs organismes gouvernementaux, et l'examen a porté en partie sur l'efficacité de la coordination des opérations. En outre, le comité d'examen s'est penché sur l'utilisation et

l'efficacité des groupes de bénévoles lors des interventions de recherche et de sauvetage.

Bien que le comité ait concentré ses efforts sur l'efficacité opérationnelle, la formation et le financement des opérations de recherche et de sauvetage en mer et sur les côtes, l'examen visait avant tout à reconnaître l'importance des organismes bénévoles au sein du programme national de R-S et à déterminer si ces organismes avaient besoin d'un surcroît de financement ou d'appui de la part de l'État.

Dans sa réponse finale au comité, la Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni a fait remarquer que l'augmentation du nombre de décès en milieu nautique était en très grande partie attribuable au fait que l'organisme ait assumé la responsabilité de la R-S dans des régions qui ne relevaient pas d'elle jusque-là. Le nombre réel d'incidents est demeuré à peu près stable.

Le rapport conclut qu'il faudra s'efforcer encore plus d'offrir des incitatifs financiers et fiscaux aux employeurs pour qu'ils libèrent les membres de leur personnel qui font partie d'équipes de R-S lorsque ces personnes sont appelées en mission d'urgence. Il faudra aussi trouver des moyens de rémunérer les bénévoles qui sont des travailleurs indépendants.

Dans son rapport final au Parlement, le comité d'examen déclare que « Le gouvernement doit proposer de nouvelles mesures incitatives afin de récompenser les patrons dont certains employés prennent congé pour participer à des interventions de R-S, que ce soit à titre bénévole ou à titre d'employés aux termes de la loi ».

Les auteurs du rapport indiquent cependant que les incitatifs fiscaux ne suffiront pas, à eux seuls, à aider au financement des opérations des organismes bénévoles. Le comité recommande que ces organismes reçoivent des fonds supplémentaires de l'État puisqu'ils fournissent un service essentiel auquel le pays ne peut renoncer en raison des engagements pris à l'égard d'autres pays en

matière d'affectation de ressources gouvernementales.

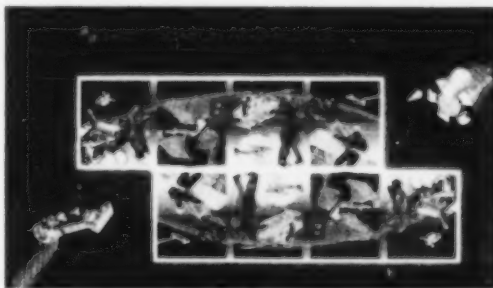
www.publications.parliament.uk/pa/cm200405/cmselect/cmtran/322/32202.htm

Dévoilement de timbres commémoratifs de la R-S en juin

Dans le cadre de sa collection de timbres de 2005, Postes Canada se prépare à émettre quatre timbres de 50 cents en l'honneur de la recherche et du sauvetage en ce pays.

Les timbres, conçus par la Société canadienne des postes en collaboration avec le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et des groupes de R-S de tout le pays, sont axés sur les quatre thèmes suivants : sauvetage en montagne, sauvetage en mer, sauvetage par air et sauvetage au sol avec un chien de R-S.

Le lancement des timbres aura lieu le 13 juin à Victoria (C.-B.), en présence de fonctionnaires de Postes Canada et de membres d'organismes de R-S. Pour marquer l'occasion, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Victoria organise une démonstration de R-S.



Un protocole d'entente fait la promotion de la sécurité nautique

La Garde côtière canadienne, la Garde côtière auxiliaire canadienne et Sécurité maritime de Transport Canada ont signé un nouveau protocole d'entente à la fin de janvier dernier.

Ce protocole d'entente, fruit d'une première collaboration entre les trois organismes pour promouvoir la

sécurité nautique au Canada, définit les domaines de coopération et facilite la planification et le financement parmi les trois participants en vue de favoriser la sécurité nautique et de protéger les intérêts de la sécurité maritime.

Le texte du protocole d'entente est affiché au site Web de la Garde côtière auxiliaire canadienne à www.ccga-gcac.org.

Des navires nouveaux et plus rapides rehaussent les capacités de sauvetage de la Garde côtière canadienne

Le *Cape Mercy*, un bateau de sauvetage conçu aux États-Unis et mesurant 47 pieds de long, s'est joint récemment à la flotte de la GCC à Cobourg, en Ontario.

Cette nouvelle acquisition vient remplacer l'*Advent*, un bateau arrimé à Cobourg depuis plusieurs années. Le *Cape Mercy* offre une vitesse supérieure qui sera un atout lors des missions de recherche et de sauvetage. Alors qu'il faudrait cinq heures à l'*Advent* pour se rendre de Burlington (Ontario) à Cobourg, Le *Cape Mercy* a fait le trajet en trois heures

seulement.

Selon le capitaine Colin Slade, « Cela veut dire qu'une victime tombée à l'eau sera sauvée beaucoup plus tôt, et cette rapidité peut faire toute la différence pour échapper à l'hypothermie. Il ne fait aucun doute que la vitesse supérieure améliorera nos opérations ».

Exercice conjoint du Canada et des É.-U. pour vérifier les capacités d'intervention

Des équipes de recherche et de sauvetage en mer, venues de l'Alaska et de la Colombie-Britannique, ont mis à l'épreuve leurs capacités d'intervention à l'occasion d'un exercice conjoint tenu sur leur frontière maritime commune, l'entrée Dixon.

« C'est, depuis longtemps, le premier exercice de grande envergure organisé en Alaska avec la Garde côtière des États-Unis, » a signalé le major Chuck Grenkow, officier responsable du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage à Victoria.

Conçu dans le but de mieux faire connaître les capacités et ressources de R-S des deux pays, l'exercice de 15 heures, tenu au début d'avril, engageait la participation des centres de coordination de Victoria et de Juneau, de deux navires de la Garde côtière canadienne, de trois navires de la Marine canadienne, d'un appareil CC-115 Buffalo ainsi que de bateaux et d'aéronefs de la Garde côtière des États-Unis.

« En plus des aspects pratiques du travail en commun sur l'eau et dans les airs, il est important de mettre en application et d'évaluer les communications internes et externes en 'temps réel' qui sont essentielles à la fois aux centres de commandement et aux unités de recherche et de sauvetage, » a ajouté le major Grenkow.

Le capitaine Mike Kendall, rattaché à la Garde côtière des États-Unis et chef des opérations de recherche et de sauvetage en Alaska, voit dans cet exercice une excellente occasion de renforcer des relations de travail déjà solides avec les Forces canadiennes.

Comme il l'a dit lui-même : « Nous attendons avec impatience toutes les possibilités de parfaire notre coopération avec nos partenaires canadiens en recherche et sauvetage et de pouvoir ainsi offrir un service encore meilleur aux marins qui voguent sur notre frontière maritime commune ».

Le CGCC ouvre un nouveau centre de formation technique

Le nouveau Centre de formation sur l'équipement maritime et son entretien (CFEME) est maintenant opérationnel au Collège de la Garde côtière du Canada (CGCC), non loin de Sydney en Nouvelle-Écosse.

La nouveau centre CFEME offrira de la formation aux employés de la GCC responsables de la réparation, de l'entretien et de l'opération physique des systèmes technologiques, notamment les systèmes de navigation et de communications qui sont essentiels aux marins pour naviguer en toute sécurité et pour opérer la flotte de la GCC.

« Le GCC se munit ainsi d'un centre de transfert d'expertise. Il contribuera à s'assurer que nos employés peuvent consolider leurs connaissances et leurs compétences existantes et permettra à la GCC de demeurer un chef de file au niveau mondial » a souligné John Adams, commissaire de la Garde côtière canadienne.

Bien que rattaché au Collège, le CFEME ne servira pas au programme de formation actuel des cadets mais plutôt aux employés des Services techniques intégrés et des Services maritimes et de la Flotte de la GCC.

Prix

Les Prix de R-S de 2005

Connaissez-vous une personne ou un groupe ayant contribué de façon importante à la recherche et au sauvetage au Canada? Soumettez leur candidature pour le Prix de réalisation exceptionnelle en recherche et de sauvetage ou pour un Certificat de mérite.

Le Programme des prix du Secrétariat national de recherche et de sauvetage a vu le jour en 1995 pour rendre un hommage public aux exploits des intervenants et des groupes de R-S. Le Programme contribue aussi à faire mieux connaître les efforts accomplis en recherche et sauvetage à la grandeur du Canada.

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage honore chaque année une contribution exceptionnelle à la R-S au Canada de la part d'une personne ou d'un organisme. Les Certificats de mérite reconnaissent des particuliers ou des groupes qui ont apporté une contribution importante au domaine de R-S.

Le prix et les certificats seront remis aux lauréats lors du congrès

SARSCÈNE 2005 à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), le 8 octobre.

Les mises en candidature doivent parvenir au SNRS d'ici le 31 mai 2005.

Le Conseil canadien de la sécurité nautique remet 13 MESNC

En janvier dernier, à Toronto, 13 Mentions d'excellence en sécurité nautique au Canada (MESNC) pour 2004 ont été remises à des personnes, des programmes, des organismes et des marins qui ont aidé à renforcer et améliorer la sécurité de tous les plaisanciers au Canada et à rehausser la protection de l'environnement.



Voici les lauréats de 2004 :

- John Gullick, Navigateur prudent de l'année
- Peter et Sylvie Kitching, « Sauvetage de l'année », Escadrilles canadiennes de plaisance
- Bob Gossling, Navigateur professionnel de l'année
- Randy Whaley et Mary Ridgewall, Bénévoles de l'année en sécurité nautique
- MCTV, Temagami Marine et la P.P.O., Meilleure campagne de sécurité nautique
- BRP Inc., Meilleur produit maritime environnemental
- Programme du plaisancier propre de l'Ontario Marina Operators Association (OMOA), Meilleure campagne environnementale de l'année
- Carmanah Technologies Inc., Meilleur produit nouveau de sécurité maritime
- Centre Point Landing Marina, Prix de la meilleure initiative environnementale de marina propre
- Vahé Vassilian, Sue Glover Takahashi et Kevin Jones, Récompense spéciale

LES VTT AU SERVICE DE LA R-S AU SOL

par Carl Weisbrot

Dans la petite ville de Palgrave, au sud d'Orillia, le ronronnement des véhicules tous terrains (VTT) à quatre roues motrices est un bruit familier. Il ne s'agit pas, toutefois, de sportifs en balade dans les sous-bois, mais de bénévoles de R-S locaux à la recherche de personnes égarées.

Ces bénévoles font partie d'un groupe de recherche et de sauvetage appelé Ontario ATV Search and Rescue Federation (OATVSARF, ou Fédération de R-S par VTT de l'Ontario), créé par John Penny vers la fin de 2004 lorsqu'un adulte autiste s'est égaré après s'être évadé du Centre de détention d'Oakville où il recevait des soins médicaux.

M. Penny raconte : « J'ai reçu un coup de téléphone d'un membre de la famille, Dean Mogridge, frère de Randy, qui avait entendu parler de notre club de VTT, les Hills Riders, à la radio. Dean nous a demandé si nous pouvions l'aider à chercher son frère ».

Les recherches pour retrouver Randy Mogridge, un autiste profond à l'âge mental estimatif équivalant celui d'un jeune enfant, ont pris près de deux semaines et se sont soldées par la découverte de son cadavre à 16 Mile Creek, pas très loin de l'endroit où il avait disparu.

Suite à cette première expérience, Penny a décidé que l'Ontario avait besoin d'un nouveau groupe de R-S au sol et il a fondé l'OATVSARF avec des membres des associations locales d'amateurs de VTT. Aujourd'hui, le groupe compte 45 membres dont plusieurs travailleurs paramédicaux, un arboriste forestier agréé, un agent de la police judiciaire, un médecin et un instructeur en soins d'urgence et en RCR de l'OMU.

M. Penny ajoute : « Une fois le groupe créé, il fallait ensuite trouver du financement et former proprement tous les membres. Après tout, à quoi bon fonder une équipe de R-S si nous sommes incapables d'exécuter vraiment toutes les étapes d'une mission de recherche ? ».

Soutien de la P.P.O.

Le groupe a déjà conclu un accord d'association avec



la Fédération des clubs de VTT de l'Ontario et le Conseil canadien pour les véhicules tous terrains, et a présenté une demande d'agrément à la Police provinciale de l'Ontario (P.P.O.).

Selon le sergent Don Webster, coordonnateur provincial de la R-S à la P.P.O., « La P.P.O. a déjà un protocole d'entente avec l'Ontario Search and Rescue Volunteer Association (OSARVA), et nous sommes actuellement en pourparlers afin d'appuyer la candidature de l'OATVSARF comme membre constituant de l'OSARVA ».

Tous les membres actuels du groupe sont des conducteurs chevronnés de VTT, ayant en moyenne 10 ans d'expérience à ce titre.

« Les membres potentiels doivent présenter un rapport de vérification policière des antécédents et détenir une attestation à jour de compétence en soins d'urgence et en RCR. En plus, nous offrons nous-mêmes une formation à l'interne pour nous assurer que tous nos membres sont à la fine pointe des connaissances et des techniques en ces matières, » explique M. Penny. « Actuellement, 12 de nos membres sont formés aussi au maniement du défibrillateur que nous apportons en mission ».

Bien qu'ayant sa base à Caledon, le groupe a l'intention d'offrir ses services dans tout l'Ontario.

Jusqu'à maintenant, l'OATVSARF a pris part à trois cas de personnes égarées, exécutant au total 14 missions de recherche. Le groupe prévoit être doté d'une unité canine fonctionnelle d'ici la fin d'avril.

Pour plus amples renseignements, s'adresser à John Penny, au site johnpenny@oatvsarf.org, ou voir au site du groupe à www.oatvsarf.org. ■

Carl Weisbrot, étudiant au programme coopératif, a travaillé au SNRS au printemps 2005.

Les effets de la fatigue sur les membres des équipes de R-S

par Carl Weisbrot

IL ARRIVE SOUVENT QUE LES SITUATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE INTERROMPENT LA VIE NORMALE QUOTIDIENNE, QUE CE SOIT AU TRAVAIL, EN VACANCES, PENDANT LES HEURES DE SOMMEIL, ETC. ET LES MEMBRES DES ÉQUIPES DE R-S DOIVENT ÊTRE PRÊTS À INTERVENIR À L'IMPROVISTE, DANS LE MOMENT QUI VIENT.

Par ailleurs, les recherches peuvent être très longues et demander parfois plus d'une semaine, et les chercheurs doivent rester en pleine possession de leurs moyens et pouvoir fonctionner efficacement pendant tout ce temps.

Il s'ensuit qu'un élément très important de tout plan de gestion d'une opération de sauvetage réside dans un horaire bien conçu de périodes de sommeil.

Le corps humain fonctionne selon un cycle ou rythme de périodes d'éveil et de périodes de sommeil, et il préfère conserver le même rythme autant que possible. De façon générale, la personne moyenne a besoin de sept à huit heures de sommeil ininterrompu pour reconstituer ses facultés cognitives et physiologiques.

Les membres des équipes de recherche et de sauvetage n'ont cependant pas ce luxe et doivent travailler pendant des périodes prolongées à peu près sans sommeil, mais le corps a ses propres limites et arrête éventuellement de fonctionner s'il n'a pas suffisamment de sommeil réparateur.

La qualité du sommeil importe

Selon un rapport élaboré par le docteur Carlos Comperatore, membre du groupe s'occupant de l'endurance des équipages au Centre de recherche-développement de la Garde côtière des États-Unis, il faut au moins deux heures de sommeil « de haute qualité » pour pouvoir rester vraiment alerte. Ce sommeil de haute qualité doit se prendre dans le noir et dans le calme, et sans interruption. Toute autre forme de sommeil ne fait qu'empirer l'état des capacités mentales et physiques du sujet.

Dans le cadre d'un projet récent exécuté en partenariat avec la B.C. Research Inc., la Garde côtière canadienne (GCC) a cherché à déterminer les effets du mouvement des navires, combiné au manque de sommeil, sur le rendement des membres d'équipage.

« La question est de savoir, lorsqu'un navire de R-S patrouille en haute mer pendant de longues heures, ou même de longs jours, quels effets les mouvements dynamiques du navire et la fatigue peuvent avoir sur les membres des équipages de recherche », explique Laurel Ritmiller, de la B.C. Research Inc.

Simulateurs et essais en mer

L'étude s'est effectuée au Marine Institute de l'université Memorial à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador). Les exécutants se sont servis d'un simulateur de passerelle haute fidélité à mouvement complet, qui se trouve au Centre for Marine Simulation de l'Institut.

En conjuguant essais en mer et essais avec simulateur, les officiers et les équipages de la GCC restaient sans sommeil pendant 24 heures, puis montaient la garde, de manière à simuler la fatigue. Les participants portaient un casque d'écoute doté d'un capteur à proximité de l'œil pour mesurer la fréquence de clignotement des yeux, laquelle change avec la fatigue. Les mouvements du

corps et le sommeil ont également été mesurés à l'aide d'un contrôleur d'activité au poignet, et des tests informatiques ont permis de mesurer les temps de réaction, la perception spatiale, le raisonnement logique, la capacité de calcul mental, la mémoire et la reconnaissance de formes. En outre, les participants ont rempli des questionnaires portant sur les symptômes de mal de mer et l'évaluation de la charge de travail.

L'un des aspects les plus importants des tests était celui du repérage et de la détection des cibles. On a demandé aux sujets, afin de déterminer si leur reconnaissance visuelle était affaiblie, de regarder par une fenêtre et d'indiquer le moment où ils détectaient les cibles.

Les premiers résultats montrent que les sujets étaient le moins alertes et le moins attentifs lorsque soumis à la fois à la fatigue et à un mouvement léger du navire. Sous l'effet de forts mouvements dynamiques du navire, les sujets se sont révélés plus alertes, probablement parce qu'ils étaient ballottés de tous bords et devaient tout faire pour rester debout.

Une fois terminée, l'étude a permis de déterminer que la fatigue a une influence beaucoup plus grande que celle du mouvement du navire sur le rendement des équipes de recherche.

L'étude a mené la GCC à ajouter à son Manuel national de R-S une mention rappelant au personnel les effets de la fatigue et du mouvement des navires, et elle a permis aussi de constater que la fatigue nuit plus à l'acuité visuelle que l'on ne le croyait jusque-là. En ce moment, la GCC étudie la possibilité d'inclure à ses programmes de formation en R-S la sensibilisation aux effets de la fatigue sur la reconnaissance visuelle.

Pour plus amples renseignements : www.tc.gc.ca/cdt/sommaire/13400/13429e.htm. ■

SAR Medic :

Un tout nouveau cours!

par Brandie Howey

Le printemps dernier, huit membres de la Edmonton Regional Search and Rescue Association (ERSARA) ont pris part à un cours pilote appelé *SAR Medic*, offert par le Rescue Training Institute. Le cours, qui totalise 60 heures de formation intensive, combine les 44 heures du cours de Premier répondant de la Croix-rouge à des éléments de premiers soins en milieu sauvage et il met l'accent sur le travail pratique et des scénarios basés sur de vrais cas de R-S.



La formation inclut notamment la réanimation cardiorespiratoire de niveau C, l'apport en oxygène, l'évacuation des blessés, les soins à prendre dans le cas de blessures médullaires, la pression sanguine, et d'autres éléments de

base en premiers soins. Mais l'aspect unique de cette formation est le contexte du milieu naturel éloigné : comment prodiguer les premiers soins lorsque le temps de réponse des ambulances ne se compte pas en minutes mais en heures? Puisque les répondants en R-S doivent faire face aux défis additionnels de l'isolation, la formation du cours *SAR Medic* insiste sur ces aspects et prépare les étudiants à bon nombre de situations possibles : blessures environnementales, désinfection de l'eau sur le terrain, prévention de la transmission de maladies, décontamination d'équipement, hygiène du camp, incidents impliquant de nombreuses victimes, blessures possibles des victimes et des répondants en R-S.

L'instructeur, Daryl Black, est membre d'ERSARA de longue date et président du Rescue Training Institute. Il a de nombreuses années d'expérience dans l'enseignement des Premiers soins et d'autres cours connexes. « Les cours traditionnels, qu'ils portent sur le milieu urbain ou sauvage, ne s'attardent pas aux cas spécifiques des répondants en R-S. Ces derniers doivent avoir les capacités et l'équipement propres à leur environnement et à leur mission. *SAR Medic* répond à ce besoin. » précise M. Black.

Cette formation spécialisée permettra aux répondants en R-S de donner de meilleurs soins aux victimes sur les lieux de l'incident et des renseignements plus détaillés sur la situation aux répondants des services médicaux d'urgence. Pour en savoir davantage, consulter le site Web www.first-aid.ca. ■

Brandie Howey est membre d'ERSARS depuis de nombreuses années.

Activités à venir

2005 : l'Année de l'ancien combattant
Partout au Canada

Semaine de la protection civile
Du 1^{er} au 7 mai 2005
Partout au Canada

2005 Washington State Search and Rescue Conference
Du 16 au 22 mai 2005
Leavenworth WASHINGTON É.-U.

Semaine nationale de la sécurité nautique
Du 21 au 27 mai 2005

Semaine de la sensibilisation à la sécurité nautique canadienne
Du 21 au 29 mai 2005

SAR 05 (NASAR)
Du 25 au 28 mai 2005
Oakland CALIFORNIE É.-U.

Atelier ASAR 2005
Agence spatiale canadienne
Juin 2005
Vancouver (Colombie-Britannique)

Dîner du Temple de la renommée de l'aviation canadienne
4 juin 2005
Edmonton (Alberta)

International Symposium on Mountain Rescue
Du 13 au 19 juin 2005
Vail COLORADO É.-U.

Conférence AIRMED 2005
Du 20 au 24 juin 2005
Barcelone, Espagne

Conférence annuelle de l'ACCP
Du 21 au 25 août 2005
Ottawa (Ontario)

Symposium du Conseil canadien de la sécurité nautique
Du 22 au 25 septembre 2005

Compétition internationale de R-S 2005
Du 29 septembre au 1^{er} octobre 2005
Halifax (Nouvelle-Écosse)

SARSCÈNE 2005
Du 5 au 8 octobre 2005
Charlottetown (I.-P.-É.)
Sans frais 1 800 727-9414

Sommet international sur le nautisme et la sécurité nautique 2006
Du 30 avril au 3 mai 2006
Palm Harbour FLORIDE É.-U.

Pour obtenir la liste complète, consulter le site www.snrs.gc.ca et cliquer sur la rubrique **Événements**.

Exercice de la Patrouille de souveraineté dans l'Arctique — Simulation d'un écrasement d'avion

Une Patrouille de souveraineté d'une durée de deux semaines, exécutée par les Forces canadiennes dans la région d'Isachsen au Nunavut, dans le Grand Nord canadien, a donné lieu à un exercice multi-instances de R-S. Isachsen se trouve à 1 400 kilomètres au-dessus du cercle polaire arctique et a la réputation d'offrir les pires conditions météorologiques au Canada.

La Patrouille de souveraineté, exécutée du 31 mars au 15 avril, incluait des expéditions en motoneige sur plusieurs îles du coin et elle a fait intervenir quatorze Rangers canadiens des Territoires du Nord-Ouest, du Yukon, du Nunavut et de la Saskatchewan; neuf membres de la Force régulière du Secteur du Nord

des Forces canadiennes, et deux aéronefs CC-138 Twin Otters et leurs six membres d'équipage provenant du 440^e Escadron de transport, à Yellowknife.

Les Rangers canadiens et le 440^e Escadron de transport ont mis en pratique des compétences en R-S dont pourraient tirer le plus grand avantage les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage de Victoria, de Trenton et d'Halifax si jamais il se produisait un cas de R-S dans le Grand Nord canadien.

L'exercice du 8 avril, une simulation d'écrasement d'avion, mettait en scène l'accident bien réel arrivé, dans les années 1950, à un aéronef de transport DC-3 des Forces aériennes des É.-U., qui s'est écrasé à

Isachsen.

« Cette Patrouille de souveraineté s'inscrit dans les opérations périodiques de la Force régulière du Secteur du Nord des Forces canadiennes, » explique le chef de patrouille, le major Stewart Gibson, commandant du 1^{er} Groupe de patrouilles des Rangers canadiens. « En plus de leur valeur sur le plan de l'entraînement, les patrouilles renforcent notre présence dans le Grand Nord canadien ».



Nouvelles exigences concernant les atterrissages en situation de visibilité réduite

7

SARSCÈNE

En novembre 2004, Transports Canada instaurait de nouveaux règlements concernant les atterrissages dans des conditions de visibilité réduite. Un comité du Ministère a décidé de relever de 1 200 pieds à 1 800 pieds le niveau minimum de visibilité pour les atterrissages et de rendre cette exigence obligatoire partout au Canada.

Les modifications proposées prennent appui sur les exigences actuelles et aideront à rehausser la sécurité des équipages et des voyageurs en définissant le degré minimum de visibilité auquel il est permis d'entamer une procédure d'approche aux instruments. Le principe directeur en est le suivant :

lorsqu'un aéronef vole à visibilité réduite et s'approche d'une piste pour y atterrir, l'équipage doit être capable de voir les environs de la piste à temps pour mettre l'aéronef dans la position nécessaire à un atterrissage sûr. Il est donc interdit aux exploitants aériens de l'aviation commerciale d'entamer une approche lorsque la visibilité est si faible que l'atterrissage n'a à peu près aucune chance de réussir.

« Le système canadien de transport aérien doit fonctionner dans les conditions climatiques les plus sévères tout en maintenant les normes de sécurité les plus élevées, » a expliqué le ministre des Transports, M. Jean-C Lapierre, dans un communiqué. « Les présentes

modifications définissent clairement les conditions minimales à respecter pour les approches d'atterrissage en cas de visibilité réduite, et elles manifestent notre engagement ferme et soutenu à la sécurité ».

Les nouveaux règlements s'appliquent aux aéronefs et aux pilotes de l'aviation civile, mais les équipes de R-S en tireront aussi avantage puisque le relèvement de l'exigence en matière de champ de visibilité devrait amener des atterrissages plus sûrs et faire baisser le nombre d'écrasements et, par là, le nombre de missions de sauvetage.

<http://canadagazette.gc.ca/part1/2004/20041120/html/regle6-f.html>

La R-S rehaussé par et des programmes de

Les six projets décrits ici sont appuyés par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage

Facteurs technologiques et humains influant sur le rendement des radeaux de sauvetage

Lorsqu'il faut évacuer un navire ou une plate-forme pétrolière, les responsables ont recours à des radeaux de sauvetage comme moyen principal ou secondaire. Mais ces radeaux donnent-ils le rendement prescrit? Et comment les conditions météorologiques influent-elles sur le rendement des radeaux de sauvetage?

La Garde côtière canadienne a entamé un projet de recherche visant à évaluer le rendement

le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage, aidera les chercheurs à trouver les données quantitatives nécessaires pour évaluer le rendement d'un radeau de sauvetage. À l'heure qu'il est, on ne sait pas grand chose sur le rendement de ces radeaux, dans des conditions météo qui se détériorent, sur les capacités physiques et cognitives dont a absolument besoin le personnel des radeaux de sauvetage, sur les compétences à acquérir ou perfectionner ou sur les programmes de formation à mettre sur pied.

Ces essais sur maquette et en conditions réelles seront réalisés afin de déterminer le rendement technique des radeaux de sauvetage par mauvais temps. Les résultats de ces essais, et ceux des évaluations des facteurs humains effectuées tout au long du projet, permettront de produire une critique pratique des normes actuelles de formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage.

Les nouvelles connaissances pratiques acquises au moyen de ce projet permettront de prolonger le temps de survie des victimes et de réduire les risques pour le personnel de R-S. En outre, elles mèneront à une amélioration de la sécurité de quiconque travaille ou voyage à bord d'un navire.

Projet n° MPO 12/04 ■

Mise à jour : Préparation aux tsunamis dans la région du Pacifique

En 2001, le ministère des Pêches et des Océans lançait des



recherches sur les effets éventuels d'un tsunami sur la côte Ouest.

Ces recherches, financées par le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage, avaient pour but de renseigner les groupes de R-S en mer de la Colombie-Britannique au sujet de la hauteur des tsunamis à prévoir, du moment où ces tsunamis frapperaient et des courants le long des côtes, en utilisant des données bathymétriques* détaillées et à haute résolution pour produire des simulations exactes des courants dans les zones vulnérables.

Après ce qui s'est passé en Asie dans les derniers jours de 2004, le projet ne peut tomber plus à propos. Lorsqu'il a d'abord été proposé, nous ne disposions d'aucune information fiable sur les effets d'un tsunami dans la zone de subduction Cascadia sur les collectivités du sud et de l'ouest de l'île de Vancouver.

Tout indique que cette zone sera le lieu d'un fort séisme et d'un tsunami au cours des quelques centaines d'années à venir. Il est donc nécessaire d'élaborer des plans et des parcours d'évacuation pour les marins et les autres habitants des villes et villages du littoral. Un



opérationnel des radeaux de sauvetage sur le plan des capacités techniques dans une gamme très variée de conditions météorologiques. Le projet de trois ans, financé par

la technologie, la formation sensibilisation du public



séisme de sept ou huit sur l'échelle de Richter peut causer un tsunami de cinq mètres ou plus de hauteur. Selon les rapports récents concernant le projet, les exécutants ont obtenu d'excellents résultats à l'aide de leurs essais sur maquette et se préparent à faire paraître, dans les prochains mois, un résumé de ces résultats et des recommandations à l'intention des directeurs d'opérations et des intervenants en recherche et sauvetage.

Les intéressés trouveront des renseignements de plus sur ce projet dans le magazine SARSCÈNE, vol 13, n° 2.

**La bathymétrie est la mesure de la profondeur de l'eau à divers endroits de l'océan.*

Projet n° MPO 3/01 ■

Le Module d'intervention rapide efficace de Rimouski

La région entourant Rimouski, au Québec, est vaste et accidentée et rend difficile les interventions de recherche et de sauvetage.

Désignée « Région 1 », la zone située entre le bas du fleuve Saint-Laurent-Gaspésie et les îles de la Madeleine couvre plus de 22 000 kilomètres carrés et abrite une population de plus de 200 000 habitants.

La Sûreté du Québec, remarquant une pénurie de bénévoles proprement formés en R-S ainsi qu'un manque de matériel de R-S dans la région, a décidé qu'il s'imposait d'agir pour y créer des services efficaces de recherche et de sauvetage.

Leur solution a pris la forme du Module d'intervention rapide efficace

(MIRE), créé dans le cadre d'un projet financé par le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage.

Ce projet d'un an est conçu dans le but de mettre sur pied des groupes de bénévoles en recherche et sauvetage, de les doter du matériel de base et de les former de manière à renforcer leurs capacités de R-S.

Après avoir évalué les besoins, les auteurs du projet ont décidé de construire un camion léger et bien équipé qui soit prêt à démarrer en toutes saisons et capable de rouler sur tous les chemins et les sentiers, afin que les bénévoles puissent toujours intervenir rapidement et efficacement. Le camion, qui disposera du soutien logistique voulu, servira de poste de commandement et, plus tard, à la formation des équipes de bénévoles.

Projet n° QC 1/04 ■

Lancement d'un nouveau programme de sensibilisation du public en C.-B.

Depuis deux ans, le nombre de cas de recherche et de sauvetage a augmenté de 25 p. 100 en Colombie-Britannique.

Le projet AdventureSmart, qui comprend un programme de sensibilisation exhaustif et ciblé, a pour but de réduire le nombre et la gravité de ces cas.

AdventureSmart, financé par le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage, en partenariat avec le Programme provincial de mesures d'urgence de la C.-B., est un programme de sensibilisation



du public et a pour but de faire connaître et comprendre les risques liés aux activités de loisir en plein air.

Il existe déjà quelques programmes limités d'information et de sensibilisation qui sont offerts à un petit segment seulement des habitants de la C.-B., mais ces initiatives n'ont pas suffisamment de ressources.

AdventureSmart sera le porte-drapeau dans toute la province et permettra la prestation d'un programme bien coordonné et plus efficace.

AdventureSmart chapeaute les huit programmes principaux suivants :

- YouthSafe (Jeunesse en sécurité) : Gestion des risques pour les programmes scolaires de plein air depuis la maternelle jusqu'à la douzième année.
- Hug-a-Tree and Survive (Pour survivre, reste près d'un arbre) : Stratégies de survie en nature sauvage pour les élèves de quatrième et cinquième années.
- Mountain Safety/Winter Programs

(Sécurité en montagne et programmes d'hiver) : Module destiné aux élèves de la cinquième à la douzième année.

- AdventureSmart Youth Teams (Équipes jeunesse) : Programme d'équipe et de transmission de messages essentiels à l'occasion d'activités et manifestations sportives en plein air.
- Risk Management for Outdoor Programs (Gestion des risques dans les programmes de plein air) : Formation destinée aux élèves du postsecondaire.
- Avalanche Safety (Sécurité en cas d'avalanche) : Programmes de sensibilisation offerts conjointement avec la Canadian Avalanche Association.
- Seasonal Safety Programs (Programmes de sécurité saisonnière) : Conférences publiques sur la sécurité en bateau, sur les bords des cours d'eau et lors d'autres activités saisonnières.
- AdventureSmart Outdoor Safety Materials (Documents sur la sécurité en plein air produits par AdventureSmart) : Ces documents ont pour but d'appuyer les initiatives locales et de sensibiliser le grand public aux questions de sécurité en plein air.

L'objectif premier d'AdventureSmart est d'accroître les connaissances et la sensibilisation des amateurs de plein air au sujet de la sécurité et d'aider ces adeptes de la nature à prendre des décisions sages et à atténuer ainsi le risque de s'égarer ou de se blesser en prenant part à des activités de plein air.

Projet n° C.-B. 11/04 ■

Télé-apprentissage pour les administrateurs en R-S

L'évolution des techniques et l'apparition de stratégies et tactiques nouvelles rendent nécessaire aux administrateurs et commandants en recherche et de sauvetage de perfectionner sans cesse leurs connaissances et leurs pratiques. Ce n'est

pas toujours chose facile puisqu'il leur faut alors réserver tout le temps voulu pour suivre les cours de cinq jours qui leur permettent de mettre à jour leurs titres et qualités.

La GRC, en partenariat avec le Justice Institute de la C.-B., a élaboré un programme didactique original de télé-apprentissage en CD-ROM pour enseigner les techniques avancées de gestion des recherches.

Le programme, dont la mise au point est financée par le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage, sert à la fois d'outil de formation qui permet aux administrateurs en R-S de rester à jour, et de module de formation pour les agents de police afin qu'ils puissent assumer le rôle d'administrateur ou de commandant d'intervention de R-S.

La formation est ainsi plus facile d'accès puisqu'elle peut s'acquérir au moyen d'un simple ordinateur et au rythme de l'apprenant qui, de son côté, peut revoir le contenu régulièrement.

Cette nouvelle formation sera basée sur le programme de sensibilisation des commandants de R-S déjà offert aux agents de police de la C.-B., par le biais du Justice Institute de la province, et elle permettra d'améliorer ce programme.

Projet n° GRC 1/04 ■

Évaluation des risques en navigation de plaisance

Les chercheurs désireux de produire de meilleurs programmes de prévention en sécurité nautique examinent habituellement les facteurs liés à la navigation de plaisance, dont les caractéristiques démographiques des adeptes, l'utilisation du vêtement de flottaison individuel et la consommation de boissons alcoolisées.

En revanche, il s'est fait peu de recherche jusqu'à maintenant sur les tendances et profils propres à la navigation de plaisance au Canada. La Garde côtière canadienne

(GCC), voulant élaborer des programmes de prévention ciblés et faciliter la planification de la recherche et du sauvetage, a cerné le besoin d'élargir les connaissances sur des questions telles que la fréquence, les lieux et les genres des activités des amateurs canadiens de nautisme.

Le réseau d'investigation des activités et risques maritimes (Marine Activity and Risk Investigation Network (MARIN) Research Group), à l'université Dalhousie, a créé un modèle technologique des risques, basé sur le lieu des activités nautiques et permettant de recueillir des renseignements importants qui aideront à réduire le nombre de cas de R-S en mettant en œuvre des stratégies de prévention des accidents de nautisme.

Financé par le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage et parrainé par la GCC, ce projet de trois ans vise à saisir les caractéristiques et tendances de la circulation des bateaux de plaisance ainsi que les caractéristiques et tendances nationales de la navigation de plaisance, à déterminer les principaux facteurs de risque liés à ces activités et à trouver et mettre en œuvre un moyen efficace de diffuser les résultats de ces recherches dans un langage clair et simple afin d'en renforcer l'efficacité comme outil d'information et de sensibilisation des plaisanciers.

La GCC déploie énormément de ressources lorsqu'elle doit intervenir dans des cas de recherche et de sauvetage concernant des embarcations de plaisance. En disposant de modèles de circulation et d'une évaluation des risques connexes, elle pourra répartir plus efficacement ces ressources d'intervention et créer de meilleurs programmes de prévention.

Projet n° MPO 7/03 ■

Pour plus amples renseignements sur le FNI, aller au site Web www.snrs.gc.ca et cliquer sur **Nouvelles initiatives de R-S** à la barre de menus.

Une simulation de catastrophe maritime prépare les participants aux interventions de sauvetage multi-instances de grande envergure

UNE HEURE APRÈS AVOIR QUITTÉ SYDNEY (N.-É.) EN DIRECTION DE PORT AUX BASQUES (T.-N.), UN TRAVERSIER DE LA MARINE ATLANTIQUE S.C.C., LE *MF CARIBOU*, SE TROUVE EN DIFFICULTÉ LORSQUE SON MOTEUR TOMBE EN PANNE. LA ZONE MARITIME ENVIRONNANTE EST RÉPUTÉE POUR SES EAUX PARMİ LES PLUS TURBULENTES AU MONDE.

Il est 5 h 30 et le chef mécanicien essaie de réparer le moteur, sans succès. Le capitaine signale le problème aux Services de communication et de trafic maritimes, à Sydney, et son message est relayé au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, à Halifax.

Le *Caribou* a à son bord 216 passagers, 69 membres d'équipage, 19 camions gros porteurs et 62 automobiles. Soudain, le navire se met à rouler et quatre personnes sont gravement blessées. Que faire?

Voilà la question à laquelle devaient répondre les participants au tout dernier exercice sur table de catastrophe maritime majeure tenu à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Quel est le moment opportun de faire appel aux ressources de sauvetage? À quelles ressources particulières faut-il faire appel? Avec qui faut-il entrer en contact? Qui devrait prendre la direction des opérations?

Le rôle des autres organismes

Organisé par la Garde côtière canadienne et financé par le Fonds des nouvelles initiatives en recherche et sauvetage, l'exercice comptait des participants venus des Forces canadiennes, des Affaires publiques de la Marine et du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (Halifax), de la Garde côtière canadienne, de la ligne Marine Atlantique S.C.C., de la Municipalité régionale du Cap-Breton, des Services de communication et de trafic maritimes (Sydney), des



Services d'urgences de santé et de l'hôpital de la localité.

Les participants ont consigné leurs actions et leurs décisions dans le Système de gestion des missions de sauvetage, en se basant sur la scène qui se déroulait devant eux. Ils ont travaillé en groupe et acquis des connaissances importantes au sujet des compétences, ressources et responsabilités les uns des autres.

À la fin de la journée, tous les participants ont déclaré que l'exercice leur avait été extrêmement utile, non seulement sur le plan de l'apprentissage des rôles des autres organismes lors d'un tel cas de R-S, mais aussi en leur permettant de faire connaissance avec des personnes auprès desquelles ils devraient peut-être un jour travailler.

Les exercices de ce genre aident les organismes à se préparer à intervenir dans des situations éventuelles de sauvetage faisant appel à plusieurs groupes. Ces opérations sont complexes et leur succès dépend avant tout d'une coopération bien établie entre les divers organismes en cause. Les participants ont convenu que des discussions plus fréquentes de personne à personne avec les membres des autres groupes aideraient à en venir à une meilleure compréhension des rôles et attributions et à rester conscients de l'évolution des règles de conduite et des méthodes.

Projet du FNI : SNRS 2/00 ■

La GCC devient un organisme de service spécial

Le gouvernement du Canada annonçait, début avril, que la Garde côtière canadienne (GCC) portait désormais la désignation d'organisme de service spécial (OSS) et devenait ainsi le plus grand OSS au pays.

« Le gouvernement fait de la Garde côtière canadienne un organisme de service spécial, et ce geste s'inscrit dans ses efforts constants et prioritaires pour offrir à la population des services de haute qualité, efficaces et efficaces », a déclaré le ministre des Pêches et des

Océans, M. Geoff Regan, en annonçant la nouvelle.

« De plus, le gouvernement reconnaît ainsi l'importance et le statut exceptionnel de la Garde côtière canadienne au sein de la grande famille fédérale ».

Bien que la GCC continue techniquement de résider au ministère des Pêches et des Océans, sa nouvelle désignation a pour but de lui accorder une plus grande marge de manœuvre sur les plans administratif et financier. Comme l'a expliqué le ministre Regan,

« La nouvelle désignation d'organisme de service spécial donne à la Garde côtière canadienne la possibilité de consacrer ses ressources à ce qu'elle fait de mieux, c'est-à-dire la prestation de services maritimes excellents partout au pays ».

« Ce changement mettra aussi la GCC en bonne position pour intervenir dans son rôle accru au sein du programme de sécurité nationale du Canada tout en améliorant ses services traditionnels au moyen d'un renouvellement constant ».

Six nouveaux navires dont trois en service sur la côte Ouest

Le dernier budget de l'État affectait des fonds nouveaux à la Garde côtière canadienne (GCC). Au cours des cinq prochaines années, le Canada investira 276 millions de dollars dans la flotte de la GCC pour commencer à la moderniser et acquérir six navires neufs, dont trois seront en service sur la côte Ouest.

« La Garde côtière remplit des fonctions essentielles dans la vie des habitants de la Colombie-Britannique, » rappelle un communiqué de M. David L. Emerson, ministre de l'Industrie et co-ministre principal pour la C.-B. « Il me fait un immense plaisir que le budget fédéral reconnaisse enfin cette réalité et affecte une somme

substantielle de fonds nouveaux à la valorisation de la flotte sur la côte du Pacifique ».

Un chalutier de recherche scientifique et deux bateaux patrouilleurs des pêches semi-hauturières seront basés sur la côte Ouest; un chalutier de recherche scientifique et un bateau patrouilleur seront basés à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse; et le dernier navire, un patrouilleur, sera basé au port de Québec.

En plus des 276 millions de dollars consacrés à l'achat des six navires, la GCC obtient les fonds nécessaires à quatre bateaux patrouilleurs des pêches semi-hauturières, qui serviront à assurer la sécurité sur les Grands Lacs et dans le fleuve Saint-Laurent. Pour

la première fois, ces bateaux seront armés car ils auront à leur bord des agents de la GRC.

Les bateaux patrouilleurs auront comme responsabilité première de veiller à la sécurité, puisque les agents de la GRC à son bord disposeront des pleins pouvoirs d'application de la loi, mais ils aideront aussi aux opérations de recherche et de sauvetage.

Ce financement constitue une partie des 222 millions de dollars affectés aux organismes fédéraux de sécurité afin de renforcer leurs capacités d'action dans le système des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Une base de données sur les noyades aide les groupes de R-S à sauver des vies

par Carl Weisbrot

Poussé par le besoin d'informer la population et le désir de sauver des vies, l'Alliance de recherche sur les incidents liés à l'eau (ARILE) a mis sur pied une base de données sur les noyades et les autres décès liés à l'eau au Canada. En partenariat avec la Société canadienne de la Croix-Rouge et la Société de sauvetage, l'Alliance a créé un organisme sans but lucratif qui fournira des données faciles à consulter sur cette catégorie de décès au pays.

L'ARILE recueille des données sur tous les incidents qui se produisent dans l'eau, sur l'eau ou près de l'eau au Canada, y compris les eaux territoriales canadiennes jusqu'à 200 milles de la côte. Son but est de rassembler des renseignements au sujet des blessures non intentionnelles, mais sérieuses qui méritent des soins médicaux plus poussés que les soins d'ur-

gence offerts par des tiers ou des employés de première ligne qui se trouvent sur les lieux. Ces cas comprennent les morts par noyade, les blessures graves nécessitant l'hospitalisation de l'accidenté et les blessures mineures pour lesquelles la victime doit faire éventuellement appel à un médecin, à un dentiste ou à des services médicaux d'urgence tels que le 911, les services d'ambulance, les pompiers, la police, l'urgence d'un centre hospitalier ou d'une clinique, etc. La base de données qui est actuellement accessible au public présente les renseignements selon

le sexe et l'âge de la victime et le lieu de l'accident, mais il est possible, contre rémunération abordable, d'avoir accès à une énumération explicative et détaillée de tous les accidents. L'ARILE se sert de ces fonds pour tenir et accroître sa base de données.

Le but visé par l'ARILE est d'en arriver à une base de données systématiques, exhaustives et à jour de tous les décès liés à l'eau. Pour plus amples renseignements au sujet de l'organisme, consulter le site www.waterincident.ca/home.cfm



Programme de reconnaissance de la Garde côtière auxiliaire canadienne

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), désireuse de rendre hommage à ses bénévoles, a créé un programme de reconnaissance au mérite pour récompenser les réalisations de ses membres de tout le pays.

Le programme comprend neuf prix et, pour qu'un candidat y soit admissible, il faut que le service à souligner se soit produit après le 13 septembre 1999, date du lancement du programme.

Il n'y a pas de date limite pour les mises en candidature puisque le Comité du programme se réunit deux fois l'an pour examiner les nominations. Les prix sont présentés dans chaque région pendant la réunion générale annuelle.

Les intéressés trouveront les formulaires, les règlements et les critères de mise en candidature en consultant le site www.ccca-gcac.org/publications/awardpro_f.pdf ou en s'adressant à l'un ou l'autre des bureaux régionaux de la GCAC.

Les gens de la R-S

Voici une nouvelle chronique du magazine SARSCÈNE En ligne, pour laquelle nous comptons sur la contribution de nos lecteurs et lectrices dans tous les domaines de la recherche et du sauvetage. Les articles peuvent être acheminés au rédacteur du magazine soit par

courriel à lmackay@nss.gc.ca ou par télécopieur au (613) 996-3746. Nous accueillerons aussi avec plaisir vos réactions à « Gens de la R-S » et aux autres articles du magazine SARSCÈNE En ligne.

R-S par air

Au cours des prochains mois, voici les changements qui surviendront au sein du MDN :

Le **lieutenant-général Ken Pennie** prend sa retraite et sera remplacé par le **lieutenant-général Steve Lucas** au poste de Chef d'état-major de la Force aérienne.

Le **major-général Angus Watt** sera nommé Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne en remplacement du **major-général Marc Dumais**, qui sera promu au rang de lieutenant-général et nommé Sous-chef de l'état-major de la défense et remplacera le **vice-amiral Greg Maddison**, qui part à la retraite.

Le **contre-amiral J. Forcier** sera nommé sous-ministre adjoint au Chef d'état-major, en remplacement du **contre-amiral F. Gibson**, qui prendra sa retraite.

Le **contre-amiral D. Robertson** remplacera le contre-amiral Forcier à titre de Commandant des Forces maritimes du Pacifique, à Victoria. Le **général Rick Hillier** a pris les fonctions de chef d'état-major de la Défense.

R-S au sol

Le **surintendant de la GRC Craig**

MacLaughlin est devenu directeur exécutif de l'Organisation des mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse en février 2005, en remplacement de Mike Lester, maintenant à la retraite.

Le **capitaine René Marchand** de la Sûreté du Québec a été élu vice-président du Conseil national de recherche et sauvetage au sol (CNRSS), pour un mandat de deux ans, à la fin de mars. Le président du CNRSS est le **sergent d'état-major Tim Charlebois** de l'OPP. **Jeff Haack** remplace Jim McAllister à titre de représentant au Conseil national de recherche et sauvetage au sol (CNRSS).

Le **sergent d'état-major Dennis Erickson** est le nouveau directeur du programme d'urgence de la division E de la GRC. Il remplace le sgt Don Bindon.

R-S maritime

Malcolm Dunderdale a été élu président de la Garde côtière auxiliaire canadienne — Pacifique. **Louis Arsenault** est le nouveau président pour la région du Québec et **Jack Kruger** vient d'être élu président de la GCAC — Centrale et Arctique.

M^{re} Savithri Narayanan, Ph.D., est le nouvel hydrographe fédéral et directeur général intérimaire, en remplacement de Tony O'Connor.

William Elliot, autrefois sous-commissaire de la Garde côtière canadienne, est maintenant conseiller en matière de sécurité nationale auprès du Premier ministre. ■



Fourni gracieusement par le capitaine René Marchand

Dans le but de faciliter la coopération future entre leurs deux organismes et d'instaurer une relation plus officielle, la Sûreté du Québec et Parcs Canada ont signé une entente mutuelle dans laquelle sont décrits les rôles et fonctions de chaque organisme dans les cas de recherche et de sauvetage.

Dans le cadre de cette entente, la Sûreté du Québec a offert aux agents de Parcs Canada qui travaillent au Québec un cours de gestion des cas de personnes égarées. Grâce à cette formation, la Sûreté du Québec pourra appeler en renfort les agents de Parcs Canada lorsqu'il se produit un cas grave de R-S.

SARSCÈNE 2005

**Du 5 au 8 octobre
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)**

en partenariat avec l'Organisation des mesures d'urgence de l'Île-du-Prince-Édouard et des organismes de R-S locaux

Jeux SARSCÈNE

Conférences

Démonstrations de R-S

Salon professionnel

Activités sociales

